

УДК: 338.47:349.22(4-12)(4-672EU)

Biblid 1451-3188, 18 (2019)

Год XVIII, бр. 67, стр. 128–139

Изворни научни рад

УГОВОР О ОСНИВАЊУ ТРАНСПОРТНЕ ЗАЈЕДНИЦЕ И ЕВРОПСКО ЗАКОНОДАВСТВО

проф. др Драгољуб ТОДИЋ¹

Апстракт: У раду се даје приказ најзначајнијих одредби Уговора између Европске уније и страна уговорница из Југоисточне Европе: Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Бивше Југословенске Републике Македоније, Косова,* Црне Горе и Републике Србије о оснивању транспортне заједнице (потписан у Трсту и Бриселу, 2017. године) („Уговор“). Уговор представља наставак активности ЕУ на плану јачања регионалног повезивања држава кандидата и потенцијалних кандидата за чланством у ЕУ. У првом делу рада указује се на циљеве Уговора, као и садржај права и обавеза које Уговор прописује. Једном од кључних општих обавеза страна уговорница из Југоисточне Европе („ЈЕ“) може се сматрати обавеза да релевантне прописе Европске уније („ЕУ“) (који се дају у Анексу I) учине „делом унутрашњег правног поретка.“ Уговор на општи начин прописује и како стране уговорнице из Југоисточне Европе треба да одредбе аката ЕУ (уредбе, директиве, одлуке) учине делом унутрашњег правног поретка. У том смислу Уговор директно упућује на седам група прописа ЕУ (укупно 179 прописа), који се сматрају непосредно релевантним за остваривање његових циљева. Други део рада посвећен је прописима ЕУ на које Уговор упућује. То су прописи који се односе на следећа питања: саобраћајну инфраструктуру, железнички саобраћај, друмски саобраћај, поморски саобраћај, унутрашњи водни саобраћај, животну

¹ Институт за међународну политику и привреду, Београд. E-mail: dtodic@ymail.com. Рад представља део научног пројекта Института за међународну политику и привреду: „Србија у савременим међународним односима – стратешки правци развоја и учвршћивања положаја Србије у међународним интегративним процесима – спољнополитички, међународни економски, правни и безбедносни аспекти“, финансираног од стране Министарства, просвете, науке и технолошког развоја Владе Републике Србије (евиденциони број: 179029).

средину, јавне набавке, конкуренцију и државну помоћ. У последњем делу рада наглашава се (потенцијални) значај Уговора за Републику Србију („РС“), посебно са становишта јачег регионалног повезивања, спровођења процеса ЕУ интеграција и усклађивања унутрашњих прописа са прописима ЕУ.

Кључне речи: Транспортна заједница, Југоисточна Европа, Европска унија, саобраћај, животна средина, јавне набавке, конкуренција, државна помоћ, усклађивање прописа

1) УВОД

Уговор о оснивању транспортне заједнице, закључен између Европске уније („ЕУ“) и страна уговорница из Југоисточне Европе („ЈЕ“): Република Албанија, Босна и Херцеговина, Бивша Југословенска Република Македонија, Косово*, Црна Гора и Република Србија, потписан је у Трсту 12. јула 2017. године у оригиналу на енглеском језику, и у Бриселу 9. октобра 2017. године у оригиналу на српском језику и на службеним језицима институција ЕУ и страна уговорница из ЈЕ (у даљем тексту „уговор“).² Закључивање Уговора представља наставак активности које су започете у оквиру Меморандума о разумевању о развоју Основне регионалне транспортне мреже ЈЕ који је потписан 11. јуна 2004. године (Луксембург), а на који се Уговор експлицитно позива на самом почетку преамбуларног дела. Уговор ступа на снагу првог дана другог месеца после датума депоновања инструмената ратификације, или усвајања од стране ЕУ и најмање четири стране уговорнице из ЈЕ (чл. 41 ст. 2).³ Предвиђена је и могућност привремене примене уговора, ако ЕУ и најмање три стране уговорнице из ЈЕ одлуче да Уговор примењују између себе (чл. 41 ст. 3).⁴

² Закон о потврђивању Уговора о оснивању Транспортне заједнице („Сл. гласник РС – Међународни уговори“, бр. 11/2017); или Treaty establishing the Transport Community, OJL 278/3, 27.10.2017. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:22017A1027\(01\)&from=GA](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:22017A1027(01)&from=GA) (10.1.2019).

³ Дакле, стране уговорнице овог уговора су међународна организација (ако се сложимо да је ЕУ међународна организација), с једне стране, и шест страна уговорница (пет држава и Косово*) из ЈЕ, којим се прописују права и обавезе свих страна, ЕУ и страна уговорница из ЈЕ. Ако се овом додају и специфичности уговора у погледу предмета регулисања (који значајним делом превазилази област транспорта), онда би се код класификације овог уговора могло поставити више питања. За шире о врстама међународних уговора видети: Стеван Ђорђевић, Душко Димитријевић, Право међународних уговора, Институт за међународну политику и привреду, Београд, 2011, стр. 63-73.

⁴ До 25. октобра 2018. године свих шест страна уговорница су ратификовале (потврдиле) овај међународни уговор. European Commission, *Proposal for a Council Decision on the position to be taken on behalf of the European Union in the Regional Steering Committee of the Transport Community as regards certain budgetary and personnel matters in relation to the implementation of the Treaty establishing the Transport Community*, COM(2018) 793 final, Brussels, 3.12.2018, p. 1.

Уговор је сложен документ чијим се основним делом (Главни уговор) прописују правила функционисања Транспортне заједнице. Саставни део Уговора су и пет анекса (од којих први има седам делова), као и шест протокола „од којих најмање један” за сваку страну уговорницу из ЈЕ „утврђује транзиционе аранжмане који важе за исту“ (чл. 1 ст. 3).⁵ У оквиру Анекса I (Правила која се примењују у транспортном сектору) даје се преглед аката ЕУ који важе између Уговорних страна). Остали анексу су: Анекс II (Хоризонталне адаптације и одређена процедурална правила), Анекс III (Правила о конкуренцији и државној помоћи из члана 17 Главног уговора), Анекс IV (Упућивања на Суд правде Европске уније) и Анекс V (Доприноси буџету Транспортне заједнице). Могућност ревизије Уговора прописана је чланом 42 тако што је предвиђено да ће се овај уговор поново размотрити на захтев било које стране уговорнице и у сваком случају пет година после његовог ступања на снагу (чл. 42).

2) ЦИЉЕВИ И САДРЖАЈ ПРАВА И ОБАВЕЗА

Циљеви

У складу са одредбама члана 1, циљ Уговора је „стварање Транспортне заједнице у области друмског, железничког, унутрашњег водног и поморског саобраћаја, као и развој транспортне мреже између ЕУ и страна уговорница из ЈЕ (у даљем тексту: Транспортна заједница).⁶ За ту сврху овај уговор утврђује правила која се примењују између Уговорних страна под условима утврђеним у даљем тексту. Ова правила укључују одредбе прописане актима наведеним у Анексу I. Међутим, циљеве Уговора би требало посматрати шире имајући у виду, пре свега, околности везане за процес ЕУ интеграција држава из региона Западног Балкана.⁷ На то упућује више чињеница. Осим чињенице да је једна

⁵ Протоколи I до VI утврђују прелазне аранжмане и одговарајуће периоде који важе између ЕУ, с једне стране, и дотичних страна уговорница из ЈЕ, с друге стране (чл. 40 ст. 1 Уговора).

⁶ Прописано је да Транспортна заједница треба да се заснива на „прогресивној интеграцији транспортних тржишта“ страна уговорница из ЈЕ у транспортно тржиште ЕУ. То треба да се оствари на основу релевантних правних тековина, укључујући области техничких стандарда, интероперабилности, безбедности, сигурности, управљања саобраћајем, друштвене политике, јавне набавке и животне средине, за све видове транспорта осим ваздушног саобраћаја.

⁷ На то се упућује у преамбули Уговора на неколико места. Нпр. „Има се у виду европска перспектива“ страна уговорница из ЈЕ, „као што је потврђено од стране неколико скоријих европских самита“ (алинеја 12, преамбуле); Затим, „прима се к знању“ да државе из овог региона у одређеним фазама приступања ЕУ (Бивша Југословенска Република Македонија, Црна Гора, Република Србија и Република Албанија, земље кандидати за чланство у ЕУ, а Босна и Херцеговина такође поднела захтев за чланство (алинеја 13,

од страна уговорница и ЕУ, то је јасно видљиво и кроз садржај права и обавеза које стране уговорнице из ЈЕ имају у погледу спровођења прописа ЕУ. На то упућује и начин регулисања ступања на снагу уговора, као и његовог раскида. Након приступања ЕУ стране уговорница из ЈЕ, та уговорна страна аутоматски престаје да буде страна уговорница из ЈЕ на основу овог Уговора, а уместо тога постаје држава чланица ЕУ (чл. 43 ст. 2). Депозитар Уговора је Генерални секретаријат Савета ЕУ (чл. 41). Циљеви Уговора су повезани и са инвестицијама које доприносе побољшавању транспортних система и њихове инфраструктуре. На тај начин се ствара и основа за јачање конкурентности држава. Очекује се да би такве околности требало да допринесу и јачању добросуседских односа и промовисању мира и поверења у региону.⁸ Интересе ЕУ треба посматрати кроз користи које могу настати као последица укључивања региона у Трансевропску транспортну мрежу.⁹ Међутим, Радионов указује да стварање Транспортне заједнице не би требало формално везивати „уз паралелан процес приближавања пуноправном чланству у ЕУ сваке од држава.”¹⁰

Основна права и обавезе

А) Општом обавезом се сматра дужност страна уговорница да предузму „све одговарајуће мере, ... како би се осигурало испуњење обавеза које произилазе из овог уговора,” као и „да се уздржавају од свих мера које би могле да угрозе постизање циљева овог Уговора” (чл. 4). Уговор предвиђа и обавезу страна уговорница да обезбеде да „права која произилазе из овог Уговора, а нарочито из аката наведених у Анексу I, могу бити предмет заштите пред националним судовима (чл. 18 ст. 1). С друге стране, сва питања која се тичу законитости прописа усвојених од стране ЕУ, наведених у Анексу I, у искључивој су надлежности Суда правде ЕУ (Суд правде) (чл. 18 ст. 2).¹¹ Детаљнија правила о улози Суда правде дата

преамбуле); прима се к знању „одлучност земаља кандидата и потенцијалних кандидата да се приближе ЕУ и да примењују правне тековине, посебно у области саобраћаја” (алинеја 15, преамбуле) итд.

⁸ European Commission, Establishing a Transport Community between the European Union and the Western Balkans, Connecting Europe and Beyond, Fact Sheet, 2017. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-factsheet-communitytreaty-wb.pdf> (20.1.2019).

⁹ За шире видети: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en (20.1.2019).

¹⁰ Николета Радионов, Транспортна заједница: позадина и изазови, *Годишњак Академије правних знаности Хрватске*, 4/2013, стр. 93. „Наиме, уморна од проширења по моделу пуноправног чланства, можда је ЕУ на путу да озакони нови, њој прихватљивији, модел ‘секторског’ проширења, који би у цијелости задовољио њезине тренутне интересе, те донио одређене господарске предности другој држави.”

¹¹ У мери у којој су одредбе овог уговора и одредбе аката наведених у Анексу I идентичне у својој суштини одговарајућим правилима Уговора о ЕУ, Уговора о функционисању ЕУ и

су у Анексу IV уз Уговор.¹² Обавеза је Европске комисије да, „у сарадњи са дотичним” странама уговорницама из ЈЕ, обави процену „постепеног прелаза” сваке од њих „на пуну примену Транспортне заједнице” (чл. 40 ст. 2).¹³ Протоколи I до VI утврђују прелазне аранжмане и одговарајуће периоде који важе између ЕУ, с једне стране, и дотичних страна уговорница из ЈЕ, с друге стране. Ако ЕУ утврди да су испуњени услови, о томе обавештава Регионални управни одбор и након тога одлучује да се дотична страна уговорница из ЈЕ квалификује за пролазност у следећу фазу Транспортне заједнице (ст. 3).¹⁴ Одређене обавезе се односе само на стране уговорнице из ЈЕ. Таква је и „дужност спровођења релевантних правних тековина” која се прописује у односу на социјална питања, животну средину, јавне набавке, друмски транспорт, железнички саобраћај, унутрашњи водни саобраћај и поморски саобраћај. Обавеза је страна уговорница из ЈЕ да „развију ефикасне системе управљања саобраћајем, укључујући и интермодалне системе и интелигентне транспортне системе.” (чл. 10). Стране уговорнице су у обавези и да „поједностављују административне процедуре (формалности) за прелазак из једног царинског подручја у друго”, у складу са одредбама о царинској сарадњи из споразума који се примењују између ЕУ, с једне стране, и сваке од страна уговорница из ЈЕ, с друге стране (чл. 15). Такође, и са истим циљевима, стране уговорнице из ЈЕ поједностављују административне процедуре за прелазак из једног царинског подручја у друго у складу са одредбама о царинској сарадњи из споразума који се примењују између њих. „Свака дискриминација по основу националности” је експлицитно забрањена одредбама члана 16 Уговора.¹⁵ Што се тиче конкуренције примењују се одредбе Анекса III, којим се детаљније уређују „правила о конкуренцији и државној помоћи” (државни монополи, правила приближавања законодавства у вези са државном помоћи и конкуренцијом, правила конкуренције и остале економске одредбе). Када су правила о конкуренцији и државној помоћи укључена у друге споразуме између две или

актима усвојеним у складу са тим уговорима, те одредбе, у њиховој реализацији и примени, треба тумачити у складу са релевантним пресудама Суда правде и одлукама Европске комисије донесеним пре датума потписивања овог Уговора (чл. 19 ст. 1).

¹² У Анексу се прописују правила која се односе на начела у вези са чланом 19 Главног уговора, обим и модалитете процедуре утврђене у члану 19 Главног уговора, спорове који се подносе Суду правде у складу са чланом 37 (3) Главног уговора и језике који се користе од стране Страна уговорница из ЈЕ у поступцима пред Судом правде.

¹³ Европска комисија може да покрене процену по сопственој иницијативи или на иницијативу дотичне стране уговорнице из ЈЕ.

¹⁴ Ако ЕУ утврди да нису испуњени услови, Европска комисија ће такав извештај поднети Регионалном управном одбору и препоручити дотичној страни уговорници из ЈЕ одређена побољшања (чл. 40 ст. 4).

¹⁵ „Не доводећи у питање посебне одредбе садржане у овом документу.”

више Уговорних страна, као што су уговори о придруживању, ова правила се примењују између тих земаља (чл. 17 ст. 1).¹⁶

Б) Централни део уговорних обавеза односи се на институционалне аранжмане које Уговор установљава. Уговором се оснивају Савет министара (чл. 21–23), Регионални управни одбор (чл. 24–25), технички одбори (чл. 26), Социјални форум (чл. 27) и Стални секретаријат (чл. 28). Савет министара обезбеђује да се постигну циљеви утврђени овим Уговором и ово тело се састоји од једног представника сваке Уговорне стране.¹⁷ За правилно спровођење Уговора задужен је Регионални управни одбор. Састоји од представника и алтернативног представника Уговорних страна, при чему је учешће у својству посматрача отворено за све земље чланице ЕУ. Ово тело доноси препоруке и одлуке (једногласно). Одлука Регионалног управног одбора је обавезујућа за Уговорне стране.¹⁸ Кад год одлука донета од стране Регионалног управног одбора садржи и захтев за акцију коју треба да предузме Уговорна страна, поменута страна је дужна да предузме неопходне мере и о томе обавести Регионални управни одбор. Председник Регионалног управног одбора сазива састанке најмање два пута годишње како би се размотрило опште функционисање овог уговора и, кад год околности налажу, на захтев Уговорне стране.¹⁹

Технички одбори се оснивају кад одлуку о томе донесе Регионални управни одбор. Сваки технички одбор може давати предлоге у својој сфери одговорности Регионалном управном одбору који доноси одлуку. Технички одбори се састоје од представника Уговорних страна. Учесће у својству посматрача је отворено за све земље чланице ЕУ.²⁰

Стране уговорнице имају и обавезу да воде рачуна о социјалној димензији и да препознају потребу за укључивањем социјалних партнера на свим

¹⁶ Одредбе чланова 18 (примена), 19 (тумачење) и 20 (ново законодавство) се не примењују у вези са одредбама из Анекса III које се односе на конкуренцију. Исти ће се примењивати у односу на државну помоћ (чл. 17 ст. 2).

¹⁷ Савет министара (а) пружа опште политичке смернице, (б) разматра напредак на имплементацији Уговора, укључујући и праћење предлога изнетих на Социјалном форуму, (ц) даје мишљење за избор директора Сталног секретаријата и (д) одлучује о седишту Сталног секретаријата консензусом. Састаје се једном годишње.

¹⁸ Одлуке Регионалног управног одбора објављују се у Службеном листу ЕУ и Службеним листовима страна уговорница из ЈЕ. Свака одлука треба да садржи датум имплементације исте од стране уговорних страна и све друге релевантне информације.

¹⁹ Регионални управни одбор константно прати развој судске праксе Суда правде. У том циљу ЕУ је дужна да достави странама уговорницама из ЈЕ све пресуде Суда правде релевантне за функционисање овог уговора. Регионални управни одбор је дужан да делује у року од три месеца како би се очувало хомогено тумачење овог уговора (чл. 24 ст. 7).

²⁰ На *ad hoc* основи, релевантне организације цивилног друштва, а нарочито оне у вези са животном средином, позивају се у својству посматрача.

одговарајућим нивоима кроз промовисање социјалног дијалога у односу на праћење имплементације Уговора и његових ефеката (чл. 27 ст. 1).²¹ У складу са тим, Уговором се предвиђа и формирање Социјалног форума у који свака Страна именује своје представнике који могу учествовати на састанцима овог тела. Стални секретаријат, који чине директор и оно особље које Транспортна заједница може захтевати (чл. 29), обавља послове административне подршке Савету министара, Регионалном управном одбору, техничким одборима и Социјалном форуму и друге послове прописане Уговором (чл. 28).²² У погледу финансирања, прописано је да је свака Уговорна страна дужна да допринесе буџету Транспортне заједнице како је то утврђено у Анексу V, а ниво учешћа се може ревидирати сваке три године одлуком Регионалног управног одбора (чл. 34). Начин решавања спорова прописан је чланом 37 Уговора, а приступ информацијама чланом 38.

3) УПУЋИВАЊЕ НА ЕВРОПСКО ЗАКОНОДАВСТВО

На релевантне прописе ЕУ Уговор упућује на више места. Најпре се у преамбули Уговора полази од изражене сагласности Страна уговорница да је „прикладно да се Правила о Транспортној заједници заснивају на релевантним прописима који су на снази у оквиру ЕУ, као што је наведено у Анексу I овог Уговора”,²³ Уговором о ЕУ и Уговором о функционисању ЕУ. При томе се има у виду да стране уговорнице из ЈЕ „желе ...да своје законе о саобраћају и сродним питањима учини компатибилним са онима у Европској унији, укључујући будући развој *правних тековина* у оквиру Уније”²⁴ (алинеја 8 преамбуле).

²¹ При томе се узимају у обзир следеће кључне области: основна права радника у складу са релевантним међународним документима (Европском конвенцијом за заштиту људских права и основних слобода, Европском социјалном повељом, Повељом Заједнице о основним социјалним правима радника и Европском повељом о основним правима), прописи у области рада укључујући и здравље и безбедност на раду – у вези са промоцијом бољих услова рада и животног стандарда, као и у вези са побољшањима у радној средини која се односе на здравље и безбедност радника у сектору транспорта, једнаке могућности – са нагласком на увођење принципа, где је то потребно, да мушкарци и жене треба да добију једнаку плату за једнаки рад (чл. 27 ст. 2).

²² Предвиђено је да ће седиште Сталног секретаријата бити установљено у складу са чланом 21 (д) (чл. 33), тј. о томе одлучује Савет министара. Према одлуци са првог министарског састанка (2017) седиште ће бити у Београду. Видети: <https://europeanwesternbalkans.com/2017/12/06/belgrade-headquarters-secretariat-transport-community/> (16.1.2019).

²³ Узимајући у обзир измене претходних споразума садржане у истом, укључујући и замену „Европске заједнице” „Европском унијом”; (алинеја 5 преамбуле)

²⁴ Израз „правне тековине” означава „корпус прописа усвојен од стране ЕУ у циљу испуњавања њених циљева.” (чл. 2 т. ф).

Интересантно је да Уговор прописује и начин како су стране уговорнице из ЈЕ обавезне да примењиве одредбе аката ЕУ („који се спомињу или налазе у Анексу I”) учине делом унутрашњег правног поретка.²⁵ Тако је прописано да ће (а) акт који одговара Уредби ЕУ бити учињен делом унутрашњег правног поретка одговарајуће стране уговорнице из ЈЕ у одређеном временском периоду који ће се утврдити од стране Регионалног управног одбора; (б) акт који одговара Директиви Европске уније оставља надлежним органима одговарајуће стране уговорнице из ЈЕ избор форме и начина спровођења; (ц) акт који одговара одлуци ЕУ ће бити учињен делом унутрашњег правног поретка одговарајуће стране уговорнице из ЈЕ у одређеном временском периоду и на начин на који је прописано за стране уговорнице из ЈЕ од стране Регионалног управног одбора (чл. 3 ст. 2).²⁶ Дакле, примењиве одредбе аката које се налазе у Анексу I, а које су прилагођене у складу са Анексом II или одлукама Регионалног управног одбора, су обавезујуће за Уговорне стране (чл. 3 ст. 1). Оне „морају бити или постати део унутрашњег правног поретка“ страна уговорница из ЈЕ. У погледу правила која се примењују на саобраћајну инфраструктуру, која чини основну мрежу ЈЕ, Уговор предвиђа обавезу држава да примењују прописе ЕУ који се односе на развој трансевропске саобраћајне мреже (Анекс I 1). Прописана је обавеза примене неколико група прописа ЕУ који се примењују у области железничког саобраћаја. То су прописи који се односе на приступ тржишту, лиценцирање машиновођа, интероперабилност, Европску агенцију за железнице, безбедност железничког саобраћаја, копнени превоз опасне робе, опрема под притиском која се може превозити, радно време и права путника. У области друмског саобраћаја Уговором је прописана релевантност следећих група прописа: накнаде за коришћење друмске инфраструктуре, приступ делатности друмског превозника, време вожње и периоди одмора, тахограф, спровођење социјалног законодавства, образац за потврду активности, радно време, опрема под притиском, техничка

²⁵ Овај уговор неће утицати на право сваке од страна уговорница из ЈЕ, уз поштовање принципа недискриминације и одредаба овог члана да једнострано усвоји нови закон или измени своје постојеће законодавство у области саобраћаја или повезаног подручја наведеног у Анексу I (чл. 20 ст. 1). Када стране уговорнице из ЈЕ усвоје нови закон или измену закона, исте су дужне да обавесте друге Уговорне стране преко Регионалног управног одбора најкасније у року од месец дана након његовог усвајања. На захтев било које Уговорне стране, надлежни Технички одбор ће у року од два месеца после тога одржати размену мишљења о последицама таквог новог закона или измена и допуна за правилно функционисање овог уговора (ст. 2).

²⁶ Када примењиве одредбе аката из става 1 производе обавезе за земље чланице ЕУ, те обавезе ће се применити на државе чланице ЕУ, након одлуке донесене у складу са правилима која важе у ЕУ на основу процене Комисије у вези са пуним спровођењем од стране страна уговорница из ЈЕ аката ЕУ из Анекса I (чл. 3 ст. 3).

исправност, преглед на путу, уређаји за ограничење брзине, сигурносни појасеви, ретровизори, регистрациона документа, оспособљавање возача, возачка дозвола, прекогранична размена информација, копнени превоз опасне робе, тунели, управљање безбедношћу путне инфраструктуре, димензије и маса возила, права путника, чиста возила и/или инфраструктура за алтернативна горива, ИТС, системи за наплату путарине и хомологација. И део прописа ЕУ који се односи на поморски саобраћај постаје обавезан за стране уговорнице из ЈЕ. То су следеће групе прописа: поморска политика, приступ тржишту, пракса одређивања цена, међународни уговори у области поморског саобраћаја, организације које обављају преглед и надзор бродова, држава заставе, надзор државе луке, надзор пловидбе, Међународни правилник о управљању безбедношћу, службени поступак пријаве, поморска опрема, путнички бродови, безбедност рибарских бродова, танкери за превоз нафте, бродови за расути терет, истраживање несрећа, осигурање, загађење са бродова, бродски отпад, органска једињења калаја, поморска безбедност, оспособљавање помораца, социјални аспекти, морски и унутрашњи водни путеви, покретна опрема под притиском, Европска агенција за поморску безбедност (EMSA) и Комитет за безбедна мора и спречавање загађења са бродова (COSS) (Анекс I 4). И у области унутрашњег водног саобраћаја одређени прописи ЕУ постају обавезни за стране уговорнице из ЈЕ. То су они који се односе на приступ тржишту, приступ професији, потврде заповедника бродова, захтеве који се тичу безбедности и техничких спецификација, унутрашњи превоз опасне робе, речне информационе сервисе (РИС), морске и унутрашње водне путеве, као и део прописа који се односи на животну средину (спецификације бензина, дизела и гасног уља и увођењу механизма праћења и смањивања емисија гасова који доводе до ефекта стаклене баште, ограничења емисија гасовитих или чврстих материја које загађују и хомологацију типа мотора са унутрашњим сагоревањем, мере против емисије гасовитих или чврстих материја које загађују, из мотора с унутрашњим сагоревањем који се уграђују у покретне машине које се не користе на путевима) (Анекс I 5). У делу који се односи на животну средину Уговор експлицитно спомње прописе којима се регулише процена утицаја на животну средину, очувању природних станишта и дивље фауне и флоре, квалитет горива и политику у области вода (Анекс I 6). Када се говори о јавним набавкама Уговор упућује на прописе ЕУ којима се регулишу поступци прегледа, поступци набавке и јавне услуге (Анекс I 7).

4) ИЗВОРИ

Ђорђевић, Стеван, Димитријевић, Душко, *Право међународних уговора*, Институт за међународну политику и привреду, Београд, 2011.

European Commission, *Establishing a Transport Community between the European Union and the Western Balkans*, Connecting Europe and Beyond, Fact Sheet, 2017. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-factsheet-communitytreaty-wb.pdf> (20.1.2019).

European Commission, *EU Financial support in Western Balkans Transport Projects*, Connecting Europe and Beyond, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-factsheet-transportfinancialsupport-wb.pdf> (20.1.2019).

European Commission, *Proposal for a Council Decision on the position to be taken on behalf of the European Union in the Regional Steering Committee of the Transport Community as regards certain budgetary and personnel matters in relation to the implementation of the Treaty establishing the Transport Community*, COM(2018) 793 final, Brussels, 3.12.2018.

Интернет: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en (20.1.2019).

Интернет: <https://europeanwesternbalkans.com/2017/12/06/belgrade-head-quarters-secretariat-transport-community/> (16.1.2019).

Радионови, Николета, Транспортна заједница: позадина и изазови, *Годишњак Академије правних знаности Хрватске*, 4/2013.

Тодић, Драгољуб, Међународни уговори, услови за чланство у Европској унији и Република Србија, *Европско законодавство*, 51/2015, стр. 34-53.

Тодић, Драгољуб, Савремено законодавство Републике Србије у области животне средине: од „интегралног система“ ка хиперпродукцији прописа, *Зборник радова Правног факултета у Нишу*, 77/2017.

The Western Balkans Investment Framework (WBIF), <https://www.wbif.eu/> (20.1.2019).

Todić, Dragoljub, Harmonization of legislation of the Republic of Serbia with EU law: open issues and dilemmas, *Review of international affairs*, 1-2/2014, pp. 96-109.

Todić, Dragoljub, Multilateral Environmental Agreements and EU Integration of Western Balkan States (Status of Bosnia and Herzegovina, Montenegro, Serbia and Croatia in Multilateral Environmental Agreements), *European Energy and Environmental Law Review*, 1/2019.

Treaty establishing the Transport Community, OJL 278/3, 27.10.2017. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:22017A1027\(01\)&from=GA](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:22017A1027(01)&from=GA) (10.1.2019).

Закон о потврђивању Уговора о оснивању Транспортне заједнице („Сл. гласник РС – Међународни уговори”, бр. 11/2017).

5) ЗНАЧАЈ ЗА РЕПУБЛИКУ СРБИЈУ

Значај формирања Транспортне заједнице за РС могао би се посматрати у контексту више критеријума. Јаче повезивање страна уговорница има општи карактер и РС, као и све друге стране уговорнице, има (или може да има) свој посебан интерес у том процесу. Као што је већ напоменуто, Транспортна заједница би требало да допринесе интеграцији транспортних тржишта страна уговорница из ЈЕ у транспортно тржиште ЕУ. Географски положај РС наглашава и могуће користи од унапређивања функционисања транспортног тржишта. Очекује се да формирање ове организације допринесе повећању обима транспорта робе и људи и унапређењу транспортне мреже, што би требало да утиче на стварање претпоставки за јачи привредни развој. То би требало да утиче и на унапређење укупних односа између држава у региону, како међусобно и у односу на треће државе, тако и у односу на ЕУ. Унапређивањем сарадње у оквиру Транспортне заједнице ствара се основа за јаче учешће страна уговорница (и различитих субјеката из страна уговорница) у заједничким пројектима и коришћењу финансијских механизма Европске уније.²⁷ Везе између процеса ЕУ интеграција и чланства у појединим међународним уговорима и њиховог спровођења релативно су јасно документоване и образложене у литератури.²⁸ Требало би посебно нагласити да би на унапређивање процеса европских интеграција могло да утиче то што Уговор садржи списак прописа ЕУ на чију примену су се стране уговорнице Уговора (још једном) обавезале. Тај списак обухвата широк спектар прописа у различитим областима (технички стандарди, безбедност, интероперабилност, политику у области управљања саобраћајем, животну средину, јавне набавке, различите видове саобраћаја итд.). То би требало да утиче на развој унутрашњих прописа у различитим областима, као и њихово даље усаглашавање са прописима ЕУ.²⁹

²⁷ Видети: European Commission, EU Financial support in Western Balkans Transport Projects, Connecting Europe and Beyond, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-factsheet-transportfinancialsupport-wb.pdf> (20.1.2019). Видети такође и The Western Balkans Investment Framework (WBIF), <https://www.wbif.eu/> (20.1.2019).

²⁸ За више информација о повезаности процеса ЕУ интеграција са чланством у релевантним међународним уговорима у области животне средине видети: Драгољуб Тодић, Међународни уговори, услови за чланство у Европској унији и Република Србија, *Европско законодавство*, 51/2015, стр. 34-53; Dragoljub Todić, Multilateral Environmental Agreements and EU Integration of Western Balkan States (Status of Bosnia and Herzegovina, Montenegro, Serbia and Croatia in Multilateral Environmental Agreements), *European Energy and Environmental Law Review*, 1/2019, pp. 17-27.

²⁹ Кад су у питању прописи у области животне средине, за шире видети: Драгољуб Тодић, Савремено законодавство Републике Србије у области животне средине: од „интегралног система“ ка хиперпродукцији прописа, *Зборник радова Правног факултета у Нишу*, 77/2017, стр. 1-16.

Наравно, прописи у неким од ових области су већ обухваћени у оквиру појединих преговарачких поглавља. Међутим, процес усаглашавања унутрашњих прописа са прописима ЕУ представља једно изузетно осетљиво питање које се тиче различитих аспеката функционисања јавне управе и могућности привреде и грађана да примењују донете прописе.³⁰ Ако би се за основу детаљније анализе узела досадашња пракса и искуство Републике Србије у области усклађивања унутрашњих прописа са прописима ЕУ, а имајући у виду различит карактер и сложеност прописа који се спомињу у Уговору, онда би се могла изразити извесна резерва у погледу спремности Републике Србије да преузме обавезе које проистичу из Уговора.

THE TREATY ESTABLISHING THE TRANSPORT COMMUNITY AND EUROPEAN UNION LEGISLATION

Abstract: The paper presents an overview of the most important provisions of the Treaty Establishing the Transport Community between the European Union and the Southeast European Parties: the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Former Yugoslav Republic of Macedonia, Kosovo*, Montenegro and the Republic of Serbia (signed in Trieste and Brussels, 2017) ("Treaty"). The Treaty represents a continuation of EU activities in terms of strengthening the regional integration of candidate countries and potential candidates for the EU membership. The first part of the paper points to the objectives of the Treaty, as well as the content of the rights and obligations that the Treaty prescribes. One of the key general obligations of the contracting parties of Southeast Europe could be the obligation to make relevant provisions of the European Union (EU) acts (set out in Annex I) "part of their internal legal order". In general terms, the Treaty also specifies how the Contracting Parties from Southeast Europe should make the provisions of the EU acts (regulations, directives, decisions) part of their internal legal order. In that sense, the Treaty refers directly to seven groups of the EU rules (in total 179), which are considered directly relevant to the achievement of its objectives. The second part of the paper is dedicated to the EU rules to which the Treaty refers. These are rules concerning the following issues: transport infrastructure, rail transport, road transport, maritime traffic, inland waterway transport, environment, public procurement, competition and state aid. The final part of the paper emphasizes the (potential) significance of the Treaty on the Republic of Serbia (RS), especially from the standpoint of stronger regional integration, the implementation of the EU integration process and the harmonization of the internal with the EU rules.

Key words: Transport Community, Southeast Europe, European Union, transport, environment, public procurement, competition, state aid, harmonization of legislation.

³⁰ Dragoljub Todić, Harmonization of legislation of the Republic of Serbia with EU law: open issues and dilemmas, *Review of international affairs*, 1-2/2014, pp. 96-109.